no. 94

Newberry Library, Chicago

Géographie Europe

Cam.
Wing
2
45
.13
Sm. 1a
no. 99

ATLAS ITINÉRAIRE, PORTATIF, *DE L'EUROPE*, ADAPTÉ, QUANT A LA FRANCE,

Aux Meſſageries Royales, nouvelles Diligences.

Dédié & préſenté à Monſeigneur DE TURGOT,

Miniſtre d'Etat, Contrôleur Général des Finances, &c.

Par le Sieur BRION, Ingénieur-Géographe du ROI.

A PARIS, *le 1er. Mai* 1776.

Avec Approbation & Privilège du Roi.

PROSPECTUS.

LA Géographie itinéraire eſt inconteſtablement auſſi utile que curieuſe : elle devrait être toujours l'un des objets eſſentiels des Cartes, dont les Livres itinéraires ne ſauraient tenir lieu ; parce-qu'ils n'ont pas l'avantage de préſenter comme les cartes un tableau du local des pays.

D'un autre côté, ſi l'on s'en rapporte au témoignage des voyageurs, on ne doit nullement compter ſur les diſtances ſommaires, que l'on rencontre dans les traités ou dictionnaires de Géographie. La raiſon en eſt ſans doute qu'un compas & des cartes, quelles qu'elles ſoient, ont paru ſuffire aux écrivains pour établir leurs calculs ; ſans faire attention que la conſtruction des cartes, fondée ſur le rapport des Cieux avec la Terre, ne ſaurait comporter la valeur des ſinuoſités ou détours des chemins.

Il n'eſt rien en même temps de plus embarraſſant que les moyens de ſuppléer à la *Diſtance abſolue* ou en ligne droite, pour en faire par approximation une *diſtance* purement *itinéraire*.

Ces moyens dépendent du plus ou moins d'obſtacles naturels, qui interceptent ou changent la direction des chemins, & qui réglent ſouvent les diſtances. L'expérience apprend ſeulement que, pour porter en compte leurs ſinuoſités, ce que l'on doit ajouter à la diſtance abſolue d'un lieu à un autre, varie depuis un dixiéme juſqu'à un tiers. Un chemin de 24 à 25 lieues, qu'un voyageur parcourra, n'eſt ſouvent qu'une diſtance abſolue de 20 lieues.

Les Cartes itinéraires épargnent des calculs auſſi incertains, quand non-ſeulement les chemins y ſont tracés, mais encore quand les diſtances y ſont exprimées. Les Cartes Topographiques, levées géométriquement, ſont les ſeules où l'expreſſion des diſtances peut être ſuperflue; parceque les détours des chemins y étant figurés avec exactitude, on y trouve les diſtances juſtes & purement itinéraires, en les compaſſant d'après l'échelle.

On conçoit, d'après ce que je viens de dire, que, quand des hommes intelligens, & déterminés à braver les périls & les fatigues des voyages, pourront s'occuper entiérement de la Géographie itinéraire, il en réſultera ſans doute, pour le Public & pour la perfection de nos cartes, autant d'avantages que de l'obſervation d'une Planete, à ſon paſſage ſur le diſque du Soleil.

Quelque épineux que ſoit l'objet que j'entreprends de traiter, je tâcherai de le remplir, autant que le permet l'état actuel des connaiſſances qui s'y rapportent, jointes aux matériaux que j'ai acquis dans mes voyages. Mais, pour ne laiſſer à deſirer que le moins poſſible, je prie inſtamment les curieux & les voyageurs de vouloir bien coopérer à cette entrepriſe,

par la communication des matériaux qu'ils pourraient avoir. En secondant mon zèle, c'est se rendre utile à la Société : motif, qui sera à leurs yeux d'un bien plus grand prix que la reconnoissance que j'en témoignerai.

Je ne me propose point, dans l'Atlas que j'annonce, & dont les premieres feuilles sont déjà gravées, de décrire la prodigieuse multitude de Routes, qui s'entrecoupent les unes les autres dans toute l'étendue de l'Europe. L'entreprise serait immense, & fort au-dessus des forces d'un particulier. Mais j'embrasse la partie la plus intéressante, c'est-à-dire, *les Routes directes & les plus fréquentées (avec les Distances) de Paris à toutes les Cours ou Villes capitales des divers Etats de l'Europe ; ainsi qu'aux Villes les plus commerçantes, aux Ports célèbres, aux lieux les plus renommés par des Bains ou Eaux minérales*, &c.

Je ne me permettrai point de préconiser mon ouvrage, ni de faire la critique d'autres ouvrages, qui sont à-peu-près ou semblent être de même genre : c'est aux connaisseurs à les mettre en parallele, & à les apprécier. Qu'il me soit permis de dire au moins que celui-ci est plus étendu ou plus complet ; & sur un tout autre plan, que je dois simplement exposer, avec les avantages qu'il réunit.

Toutes les feuilles de mon Atlas étant orientées dans le sens ordinaire, & celles qui formeront la carte de chaque Etat de l'Europe, n'ayant qu'une même échelle, on pourra les coller ensemble, pour en faire, si l'on veut, de grandes bandes, comme celle que formerait, par exemple, la Route de Paris à Marseille ; ou un grand tableau, tel que la France ou l'Alema-

gne * itinéraire. Il ne s'agira pour l'assemblage des feuilles, que de consulter les indications qui sont dans leur bordure, ou la seconde des deux *Cartes générales*, qui, devant être le résultat ou la réduction de ces feuilles, iront à leur suite.

La premiere sera une carte analytique, dans laquelle les *Longitudes & Latitudes des lieux* seront tracées : ce qui n'aurait pu s'exécuter sur les feuilles de détail, sans défaut apparent dans leur accord ; & sans préjudicier à la clarté des indications ou renvois, qui sont dans leur bordure. La deuxiéme carte esquissée du même pays représentera *la direction des grandes Routes*, avec les lieux les plus remarquables ; & les numéros des feuilles, pour servir à les assembler.

Mais sans être obligé de joindre ensemble nombre de feuilles, on pourra suivre avec la plus grande facilité la route la plus longue, celle même de Paris à Constantinople ; vu que, dans la bordure des cartes, à l'extrémité de chaque route, la continuation en est indiquée par le numéro de la feuille, à laquelle on doit recourir : & ce numéro est accompagné du nom de l'un des premiers lieux de cette continuation. Par exemple, feuille 1e. en suivant la route de Paris à Péronne, on trouve qu'au-delà de Senlis il faut recourir à la feuille 2e, où la position de Pont S^e. Maxence se présente.

Il n'y a pas plus de difficulté à comprendre les *Chiffres*, qui sont le long des routes, à-peu-près à moitié chemin d'un lieu à un autre, *dont les noms sont soulignés* : ces chiffres indiquent leur *Distance en lieues communes*. Par exemple, feuille 1e. le 3 qui est entre Dammartin & Nanteuil, marque la quantité de lieues, dont ces deux en-

* Ce nom s'écrit communément avec deux l assez mal-à-propos ; car il dérive d'*Aléman*, qui signifie multitude d'hommes.

droits ſont éloignés l'un de l'autre ; ainſi de ſuite.

Quant au nombre, qui ſe trouve ſous le nom de chaque ville remarquable, il déſigne leur *Diſtance totale de Paris* : ainſi, feuille 1e. on voit que Meaux eſt à 10 lieues de Paris, & dans la feuille 2e. que Péronne en eſt à 33 lieues. Il a paru convenable de ne marquer cette ſorte de diſtance qu'aux villes les plus importantes ; comme de ne pas trop multiplier les diſtances particuliéres, entre des lieux peu remarquables ; vu que l'échelle, qui eſt au bas de chaque carte, peut donner les diſtances, du moins abſolues.

Les Diſtances ſeront toujours comptées, telles que les voyageurs les trouvent fixées, ou eſtimées de la maniere la moins arbitraire, dans les différens pays qu'ils parcourent ; en réduiſant néanmoins les Meſures itinéraires de ces pays à la meſure uniforme de lieues communes, de 25 au Degré, & chacune de 2282 toiſes, ou environ. Il n'y en aura pas d'autre employée dans tout le cours de l'ouvrage. L'étendue de chaque feuille de mon Atlas eſt de 26 lieues ſur 22, ce qui fait 572 lieues quarrées.

Il eſt à propos de prévenir que je n'ai pas cru devoir remplir mes cartes ſymétriquement, ſuivant la coutume ; n'ayant pour principal objet que la partie itinéraire de la Géographie, & regardant ici tout le reſte comme acceſſoire. Cependant j'oſe aſſurer que rien d'eſſentiel n'eſt omis ; car j'ai inſéré dans les eſpaces intermédiaires des routes, non-ſeulement tous les lieux mentionnés dans les livres de Géographie, que l'on met communément entre les mains de la jeuneſſe ; mais encore beaucoup d'autres lieux, que l'on chercherait en vain dans ces livres, comme dans la plupart des cartes générales : j'entends

même des *Gouvernemens de places ;* des lieux illuſtrés par des titres du premier ordre, ſoit *Principauté* ou *Duché ;* & des *Champs de bataille*, dont pluſieurs ne ſont que de chétifs lieux hors des routes.

En diſant que je n'ai pour principal objet que la partie itinéraire, je n'entends encore que ce que j'ai annoncé ci-devant ; ſavoir, les *Routes directes de Paris*, comme d'un point conſtant de départ, *aux Villes les plus célèbres de la France, & des autres Etats de l'Europe*, même les plus reculés. Ce ſont ces routes-là que je traite avec détail, elles ſont *enluminées dans les cartes.* Quant aux *principales Routes de communication*, je ne fais que les indiquer par de ſimples traits, toujours avec les diſtances.

J'excepte cependant pluſieurs de ces derniéres routes, ſur-tout en Alemagne & en Italie : les Cours ou Villes capitales des divers Etats ſouverains, qui forment ces deux régions, exigent que les communications en ſoient détaillées. C'eſt le moyen de rendre mon Atlas d'un uſage plus général.

Tous les lieux, qui entreront dans mes cartes, ſeront exactement figurés ſuivant leur plus ou moins d'importance ; & les villes ne s'y confondront point avec les bourgs, ni ceux-ci avec les villages : je n'ai pas négligé de marquer auſſi les châteaux qui ſont ſur les grandes routes. Les *Places fortes* ſur-tout s'y diſtingueront de tout autre lieu : il ſera même aiſé de diſcerner celles de la premiere & de la ſeconde claſſe par leurs poſitions, plus ou moins figurées. Pluſieurs Etats, dont les armes ou la politique ont changé la face dans ces derniers tems, préſenteront auſſi de *nouvelles diviſions.*

L'Atlas ſera accompagné de trois articles in-

téreſſans. 1°. Un *Répertoire raiſonné des Routes de l'Europe*, dans leur plus grande étendue, par forme de tournée, ſeulement avec les lieux les plus conſidérables, qui y ſeront nommés de ſuite, & les numéros des feuilles où ils ſe trouveront. Pour ce qui concerne la France, *le départ*, *les dînées*, *les couchées*, *& l'arrivée des Meſſageries Royales* y ſeront indiqués, ainſi que le prix de ces voitures. 2°. Une *nomenclature alphabétique* des mêmes lieux, avec leurs noms anciens de plus; & quant aux pays étrangers, les noms nationnaux & français ou *franciſés*, qui ſont quelquefois très-diſcordans : tels ſont, par exemple, *Regenſpurg* & *Ratiſbonne*, noms Alemand & Français d'une même ville. Chacun de ces lieux ſera auſſi accompagné du numéro de la feuille où il ſera placé. Cette répétition eſt néceſſaire, en ce que, au moyen de l'ordre alphabétique, on trouvera tout-à-coup ce que l'on cherche. 3°. Des tables particuliéres, qui inſtruiront du *prix des chevaux de poſte dans les pays étrangers*; ainſi que du *rapport de leurs monnoies & de leurs meſures itinéraires à celles de France.*

Le privilège du Roi & les glorieux auſpices du Miniſtre, ſous leſquels cet ouvrage doit paraître, n'empêcheront peut-être point des gens avides de le contrefaire, avec l'inexactitude qui caractériſe toujours ces ſortes de larcins. C'eſt au Public à faire en ſorte de ne point prendre le change.

Cet ouvrage, grand *in*-8°, ou de même format que ce *Proſpectus*, ouvert, commencera par la France, qui ſera compoſée de 60 feuilles : les autres Etats de l'Europe ſuivront de proche en proche. Toutes les cartes ſeront gravées, d'après mes deſſins, par de très-habiles

artiſtes (*MM. Chambon* & *André.*) Les Amateurs peuvent acquérir cet ouvrage par parties, à meſure qu'elles paraîtront. Il leur ſera facile, comme on a vu ci-devant, d'en former dans la ſuite de grandes cartes ; ou de les raſſembler en un ſeul ou pluſieurs volumes.

La livraiſon des 12 premieres feuilles, avec un frontiſpice, ſe fait dès-à-préſent ; & il en paraîtra 12 autres le 30 Juillet : ainſi de ſuite, de mois en mois, avec la plus grande régularité. Les premieres embraſſent une grande partie des Provinces ſeptentrionales de la France, & des Pays étrangers limitrophes.

Le prix de chaque ſection, contenant 12 cartes enluminées, eſt de 3 liv. Les perſonnes qui ne deſireront qu'une ſeule ou pluſieurs routes, au-deſſous de ce nombre de cartes, payeront chaque feuille à raiſon de 6. ſ.

S'il eſt des Amateurs, à qui il plaiſe d'encourager l'Auteur dans ſon entrepriſe, en ſouſcrivant pour quelque partie de l'ouvrage, & en s'aſſurant par-là des premieres épreuves ; chaque ſection ne leur coûtera que 2 liv. 8 ſ. moyennant qu'à la livraiſon de la premiere ſection, ils payent les trois quarts d'avance pour la partie de leur ſouſcription ; par exemple, pour la France 9 liv. en recevant la premiere ſection, & 3 liv. à la derniere. Il en ſera de même pour les autres parties ſuivantes de l'Atlas. Les billets de ſouſcription ſeront ſignés par le Libraire nommé ci-après & par l'Auteur. Les lettres & l'argent doivent être affranchis : & les acquéreurs ſont priés de faire retirer leurs exemplaires.

La Souſcription eſt ouverte, & l'Ouvrage ſe débite chez M. Langlois, Libraire, rue du Petit Pont, prés de la fontaine S. Severin : & chez l'Auteur, même Maiſon, au premier ſur le devant.

Newberry Library, Chicago